



DIRECTION DE LA SÉCURITÉ

34 rue du Commandant Mouchotte
75699 PARIS Cedex 14

Tél : 01 53 25 95 01
Fax : 01 53 25 32 56

LE DIRECTEUR

Monsieur Jean-Gérard KOENIG
Directeur
Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre
Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement
Durable et de l'Aménagement du Territoire
Tour Pascal B
92055 La DEFENSE CEDEX

Réf : JNC/10-D32

PARIS, le 15 NOV. 2010

Objet : Suites données par SNCF à l'enquête technique du BEA-TT sur la collision survenue le 3 février 2009 entre un TER et un autocar sur le passage à niveau n°4 à Nevers (58)

Monsieur le directeur,

Le rapport du 28 septembre 2010 que vous avez transmis à SNCF concernant la collision survenue le 3 février 2009 entre un TER et un autocar sur le passage à niveau n°4 à Nevers (58) a retenu toute notre attention.

Vous voudrez bien trouver, en annexe, les suites que SNCF souhaite apporter à la recommandation la concernant.

La direction de la Sécurité se tient à votre disposition pour toute information complémentaire que vous pourriez souhaiter.

Je vous prie de croire, Monsieur le directeur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Jean-Michel RICHARD

Annexe

Suites données par SNCF à la recommandation R3 du BEA-TT dans le cadre du rapport d'enquête technique relatif à la collision survenue le 3 février 2009 entre un TER et un autocar sur le passage à niveau n°4 à Nevers (58).

Recommandation R3 (RFF et SNCF)

Procéder à une évaluation des avantages et des inconvénients des dispositifs de détection automatiques des obstacles fixes sur les passages à niveau mis en oeuvre de manière opérationnelle à l'étranger (notamment en Israël et au Japon) et organiser une veille technologique sur ce sujet.

Des expérimentations de divers systèmes de détection d'obstacles aux passages à niveau ont été menées par SNCF entre 1968 et 1982.

Ces différents systèmes de détection, qui avaient pour objectif d'éviter les collisions ou au moins d'en limiter les conséquences, reposaient sur le balayage de l'espace à protéger par des faisceaux radar ou des scanners laser, et sur l'analyse et le traitement de l'image vidéo.

S'il est indéniable que le développement rapide des techniques permettrait d'améliorer ces systèmes, il est tout aussi avéré que, compte tenu des longues distances de freinage qui caractérisent la technique ferroviaire, leur principe de fonctionnement nécessitera toujours d'augmenter de façon importante les délais d'annonce aux passages à niveau, ce qui se traduira par des durées accrues de fermeture des barrières lors de chaque circulation ferroviaire.

Outre le fait que ces durées de fermeture seraient incompatibles avec la fluidité de la circulation routière, SNCF a toujours émis un avis défavorable à une augmentation du délai d'annonce du fait que cette mesure inciterait encore plus souvent les usagers de la route à passer en chicane ou sous les barrières dans les instants précédant l'arrivée du train et serait donc contraire au but visé d'amélioration de la sécurité.

Il est également à noter que la mise en place de détecteurs d'obstacles ne figure pas dans les 20 actions élaborées par le Secrétariat d'Etat chargé des Transports suite à l'accident d'Allinges le 2 juin 2008, et n'avait pas été considérée comme une mesure pertinente pour améliorer la sécurité aux PN par l'Instance Centrale des Passages à Niveau créée après l'accident de Port Sainte Foy en 1997.

Nonobstant ces constats, dans un souci constant d'amélioration de la sécurité aux passages à niveau, SNCF collaborera avec RFF, chargé de la politique d'équipement des passages à niveau en tant que gestionnaire d'infrastructure, pour réaliser l'évaluation des dispositifs de détection automatique des obstacles fixes sur les PN susceptibles d'être mis en oeuvre à l'étranger, en particulier en ce qui concerne les interfaces entre ces dispositifs et la signalisation et la conduite des trains.

En accord avec RFF, la veille technologique sur les systèmes de détection d'obstacles aux PN sera réalisée par ses services.